Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 28.

(Nr. 4043.) Genehmigungs-Urkunde der in dem Schlußprotokolle der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission, d. d. Magdeburg den 8. Februar 1854., enthaltenen Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen der Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821., der Additional-Akte vom 13. April 1844. und der Uebereinkunft vom 13. April 1844., wegen der schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften für die Elbe. Vom 7. April 1854.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

thun kund und fügen hiermit zu wissen:

Da in Folge des 30sten Artikels der Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821. von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission sich versammeln soll, um sich von der vollständigen Beobachtung jener Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maaßregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt auf der Elbe ferner erleichtern könnten, zu berathen; und nachdem hiernach und in Gemäßheit des §. 57. der Additional-Akte vom 13. April 1844. zu der Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821. und des Separat-Artikels zum Artikel 30. der Elbschiffahrts-Akte die dritte Revisionskommission in Magdeburg zusammengetreten, Uns demnächst aber von Unserem Bevollmächtigten die nachfolgenden mit den Bevollmächtigten der übrigen Elbuferstaaten verabredeten Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen der Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821., der Additional-Akte vom 13. April 1844. und der Uebereinkunft vom 13. April 1844. wegen der schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften für die Elbe, welche wörtlich also lauten:

Ausgegeben zu Berlin den 20. Juli 1854.

§. 1.

Zum Artikel IV. der Elbschiffahrts=Akte vom 23. Juni 1821. und zu den §§. 11. und 13. der Additional=Akte vom 13. April 1844.

In jedes Schiffspatent ist ein Vermerk aufzunehmen, wodurch dem Schiffsführer, unter Androhung einer Strafe bis zu zehn Thaler, für den Fall eintretender Ungültigkeit des Patents die Zurückgabe desselben binnen vier Wochen, vom Eintritt der Ungültigkeit an gerechnet, an die Ausstellungsbehörde zur Pflicht gemacht wird.

§. 2.

Zu den Artikeln IX. und XVI. der Elbschiffahrts=Akte und zu den §§. 23., 24., 25. und 30. der Additional=Akte.

Eine Zusammenlegung der bestehenden, in einem und demselben oder in mehreren benachbarten Elbuferstaaten belegenen Elbzoll=Hebestellen zur gemeinschaftlichen Zollerhebung für die in dieser Weise vereinigten Zollstellen bleibt der freien Entschließung der einzelnen Regierungen, beziehungsweise der darüber unter ihnen zu treffenden Vereinbarung, vorbehalten, und soll, dafern in Folge einer solchen Zusammenlegung die Zollgebühren für die mehreren, wenn auch von den Schiffen noch nicht berührten Zollstrecken im Voraus zu entrichten sind, den Zahlungspflichtigen ein Widerspruchsrecht hiergegen nicht zustehen.

Die rücksichtlich des Eintritts der Zollpflicht in den verschiedenen Zollstrecken im §. 24. der Additional=Akte getroffene Bestimmung erleidet hierdurch keine Abänderung.

§. 3.

Zum Artikel X. der Elbschiffahrts=Akte und dem §. 26. der Additional=Akte.

Sämmtliche Elbuferstaaten werden nachbemerkte Ermäßigungen des Elbzolls eintreten, beziehungsweise fortbestehen lassen, nämlich:

auf die Hälfte des Normalsatzes:

Baumwolle, Blei= und Zinkweiß in der Niederfahrt, Cichorien (präparirte) in der Niederfahrt, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Auffahrt, Häute und Felle, feine Holzwaaren und hölzerne Spielwaaren, chromsaures Kali, Krapp, Krappwurzeln und Garancine, Papier in der Auffahrt, Porzellan in der Auffahrt, Reis, Rüb=, Lein= und Mohnöl, Salpeter (anderer als roher Südsee=Salpeter), Schellack, Schmalte und Zaffern, trockene Südfrüchte, Terpentin und Terpentinöl, Terra catechu und japonica, Weinstein und Cremor tartari, Zündhölzer und Zündrequisite;

auf

auf ein Viertel des Normalsatzes:

Arsenik, Baumöl, Bettfedern, Brod, Butter in Holzgebinden, Kakaoschaalen, Dividivi, Druckerschwärze, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Niederfahrt, Farbeholz und Quercitron, Federweiß, gepöckeltes und geräuchertes Fleisch, rohes Fischbein, Hanföl, Harze und Gummen aller Art, Karden, Kartoffelmehl, Kupfer und Messing, Leinen, reine und gemischte, einschließlich Pack- und Sackleinen, in der Niederfahrt, Mahagoni- und andere fremde Nutzhölzer, auch Korkholz und rohe Stöcke, sowie alle nicht anderweitig besonders tarifirte ausländische Rohrarten, Manufakturwaaren aller Art (gewebte Stoffe) in der Niederfahrt; Palm- und Kokusöl, Papier in der Niederfahrt, Porzellan in der Niederfahrt, Radix alcannae, Salpeter- und Salzsäure, Schwefelsäure (Vitriolöl), Spiegel in Rahmen, Stärke, Sumach, Syrup, Waid und Wau, Wolle (Schaaf- und Lammwolle, Gerberwolle, Flockwolle, Scheerwolle, Tuch- oder Wolltrümmer, Zupf- oder Shuddywolle);

auf ein Fünftel des Normalsatzes:

Bleizucker, Knochenkohle (mit Ausnahme der auf ein Vierzigstel ermäßigten), Beinschwarz, Oelkuchen, Pottasche, Schwefel, Soda, Thran;

auf ein Zehntel des Normalsatzes:

Backobst und trockene Beeren, Caput mortuum, Erdfarben und Farbenerde, Graphit, Heringe, Runkelrübensyrup, Südsee-Salpeter (roher);

auf ein Zwanzigstel des Normalsatzes:

Asphalt;

auf ein Vierzigstel des Normalsatzes:

gebrauchte Knochenkohle, soweit sie lose im Schiffe oder sonst unverpackt versandt wird, in der Niederfahrt.

Die vorstehenden Zollermäßigungen sollen bis zum 31. Dezember 1859., und, wenn sechs Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keine der betheiligten Regierungen den anderen mittelst offizieller Erklärung ihre Absicht, die Wirkung derselben aufhören zu lassen, kund thun sollte, noch drei Jahre über diesen Zeitpunkt hinaus und so fortdauernd von drei zu drei Jahren in Kraft und Anwendung bleiben.

Ein alphabetisches Verzeichniß der von den vorstehenden Zollermäßigungen berührten Waaren-Artikel wird von den Regierungen bekannt gemacht werden.

Preußen, Sachsen und Anhalt werden für die Dauer der hier gedachten Zollermäßigungen diejenigen Elbzoll-Befreiungen und Elbzoll-Ermäßigungen, welche sie in Bezug auf ihre Elbzoll-Quoten zur Zeit gewähren, fortbestehen lassen und beziehungsweise auf die vorgenannten, im Zolle ermäßigten Gegenstände verhältnißmäßig ausdehnen.

Oesterreich wird während der Dauer der Uebereinkunft die im administrativen Wege bewilligte Zollfreiheit auf seiner Elbstrecke fortdauern lassen, nur in Betreff des Holzes in der Thalfahrt wird weitere Verfügung vorbehalten.

§. 4.

Zum Artikel XIX. der Elbschiffahrts-Akte und zu dem darauf bezüglichen Separat-Artikel der Additional-Akte.

Die im Separat-Artikel der Additional-Akte vom 13. April 1844. zum Artikel XIX. der Elbschiffahrts-Akte zu Gunsten der Dampfschiffahrt vereinbarten Bestimmungen behalten für die Dauer des im §. 5. des gegenwärtigen Schlußprotokolls gedachten Staatsvertrages vom 20. Dezember 1853. ihren unveränderten Bestand.

§. 5.

Zum Artikel XXIII. der Elbschiffahrts-Akte und §. 35. der Additional-Akte.

Nach Ablauf des am 30. August 1843. zwischen den Regierungen von Preußen, Sachsen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg-Schwerin abgeschlossenen Vertrags über das Revisionsverfahren auf der Elbe, ist hierüber zwischen den genannten Regierungen am 20. Dezember 1853. für die Zeit vom 1. Januar 1854. bis 31. Dezember 1865. aufs Neue ein Vertrag vereinbart worden, durch welchen die Regierungen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg-Schwerin, die Fälle dringenden Verdachts der Defraude ausgenommen, auf die eigene spezielle Revision derjenigen Schiffe und Flöße, welche das Preußische Hauptzollamt Wittenberge passiren und dort unmittelbar oder durch die Begleitscheinkontrole einer speziellen Revision unterworfen werden, für die Dauer des Vertrags insoweit verzichtet haben, als solche nicht — nach dem Eintritte Hannovers in den Zollverein — bei einer dazu befugten Hannoverschen Zoll- oder Steuerstelle vorzunehmen ist.

§. 6.

Zum Artikel XXVIII. der Elbschiffahrts-Akte und §. 55. der Additional-Akte.

In den Fällen, wenn bei Strom- und Uferbauten eine, wenn auch nur zeitweilige Einwirkung auf den ungestörten und ununterbrochenen Betrieb der Elbschiffahrt hervortritt und den Umständen nach nicht zu vermeiden ist, werden die betreffenden Regierungen dem Angriff und der Ausführung solcher Bauten vollständige, rechtzeitige und den Schiffahrttreibenden aller Uferstaaten ausreichend zugängliche Bekanntmachungen vorausgehen lassen.

§. 7.

§. 7.

Zum Artikel XXVIII. der Elbschiffahrts-Akte und §. 56. der Additional-Akte.

Die jedesmalige Elbschiffahrts-Revisionskommission (Artikel XXX. der Elbschiffahrts-Akte und §. 56. der Additional-Akte) ist verpflichtet, einen Beschluß darüber zu vermitteln, ob und zu welcher Zeit bis zum Zusammentritt der nächsten Revisionskommission eine gemeinschaftliche Befahrung und Untersuchung des Elbstroms durch Hydrotechniker sämmtlicher Uferstaaten stattfinden soll. Zu der also beschlossenen Stromschau soll alsdann auf die Aufforderung derjenigen Regierung geschritten werden, welcher die Zusammenberufung der Revisionskommission obliegt, und soll dieselbe in der Regel dem Zusammentritt der letzteren unmittelbar voraufgehen.

Die nächste Stromschau soll im Laufe des Jahres 1858. in der dazu geeigneten Jahreszeit statthaben.

§. 8.

Zum Artikel XXX. der Elbschiffahrts-Akte und §. 57. der Additional-Akte.

Die vierte Revisionskommission wird im Laufe des Jahres 1858. in Hamburg zusammentreten.

Dieselbe hat vor Beendigung ihrer Berathungen Zeit und Ort der nächsten Zusammenkunft festzustellen.

Sollten dringende Veranlassungen vorkommen, so werden die Uferstaaten sich auch vor Ablauf der verabredeten Frist über den Zusammentritt einer Revisionskommission verständigen.

§. 9.

Zu der Anlage II. der Elbschiffahrts-Akte und Anlage E. der Additional-Akte.

Statt der früheren Erhebungsweise des Eßlinger Zolls mit vier Schilling Hamburger Kurant per Schiffslast von viertausend Pfund Brutto (Hamburger Gewicht) und einer geringen Schreibgebühr ist unter Zustimmung aller betheiligten Regierungen die Erhebung dieses Zolles mit vier und einem halben Schilling Kurant, den Thaler des Vierzehnthalerfußes zu vierzig Schilling gerechnet, per Last à vierzig Zentner Elbzollgewicht eingetreten, woneben die Entrichtung einer besonderen Schreibgebühr nicht mehr stattfindet.

§. 10.

§. 10.

Zu §. 5. der Additional-Akte und §§. 23. und 29. der Uebereinkunft vom 13. April 1844. wegen der schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften für die Elbe.

1) Zum Zweck der Einführung von Dienstbüchern für die, die Elbe zwischen Melnik und Hamburg befahrenden Schiffsleute sollen die in der Anlage A. enthaltenen Vorschriften mit dem 1. Juli 1854. zur Ausführung kommen, und von den Regierungen die dazu nöthigen Anordnungen rechtzeitig getroffen werden.

2) Die nach dem der Anlage A. beigefügten Formulare vorschriftsmäßig ausgefüllten Dienstbücher sollen für ihre Inhaber, so lange dieselben sich bei den Schiffen, auf welche ihr Dienst sich bezieht, befinden, als genügender persönlicher Ausweis in allen Elbuferstaaten angenommen werden.

3) Jedem Uferstaate steht es frei, für die von seinen Behörden auszufertigenden Dienstbücher der Schiffer aus seinem eigenen Gebiete, außer den dermalen verabredeten Erfordernissen, noch besondere Zusätze vorzuschreiben.

4) Für die Dienstbücher soll nur ein die Anschaffungskosten etwa deckender Preis erhoben werden, jede Eintragung in dieselben aber, sowie jede darin vorzunehmende amtliche Beglaubigung gebührenfrei geschehen.

§. 11.

Zu den §§. 8., 14. und 17. der Uebereinkunft vom 13. April 1844. wegen der schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

Die in Artikel 8., 14. und 17. der Uebereinkunft vom 13. April 1844. wegen schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften enthaltenen Bestimmungen über Signalisirung mittelst erleuchteter Laternen bei Nacht oder dichtem Nebel, werden in Betreff der oberhalb Hamburg oder Harburg die Elbe befahrenden Dampfschiffe, wie folgt, erweitert und verändert:

1) Vom 1. Juli 1854. an soll jedes Dampfschiff, vom Eintritt der Nacht an, sowie bei dichtem Nebel, folgende Laternen führen:
   a) wenn es in Bewegung ist:
      ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine,
      ein grünes Licht an der Steuerbordseite (rechts),
      ein rothes Licht an der Backbordseite (links);
   b) wenn es vor Anker liegt:
      ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine;

2) die

2) die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint;
3) die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn am Radkasten anzubringen, und nach der Seite des Schiffsdecks mit mindestens drei Fuß hohen Schirmen zu versehen, damit das Licht der einen Seite von der andern nicht gesehen werden kann.

Die Anwendung der vorstehend angeordneten Zeichen ergiebt sich aus der in der Anlage B. beigefügten Erläuterung.
4) Uebrigens bleiben die in der Uebereinkunft vom 13. April 1844. enthaltenen Vorschriften, namentlich über die Zeichen mittelst der Glocke oder der Dampfpfeife und über die Beleuchtung der Segelschiffe bei Nacht oder dichtem Nebel, in Kraft.

§. 12.

Die vorstehend vereinbarten Bestimmungen sollen, insoweit nicht für einige derselben ein anderweitiger Termin besonders festgestellt ist, vom 1. April 1854. an in Kraft und Wirksamkeit treten, und werden insbesondere auch die vereinbarten Elbzoll-Ermäßigungen, soweit selbige nicht schon bisher faktisch gewährt sind, von diesem Zeitpunkte an einzuführen sein.

Die vorbehaltene Genehmigung des gegenwärtigen Schlußprotokolls wird binnen vier Wochen in der Art erfolgen, daß darüber von jeder betheiligten Regierung nur Eine zur demnächstigen Hinterlegung in dem Archive der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission bestimmte Urkunde auszustellen ist.

Die Königlich Preußische Regierung wird diese Urkunde von Seiten der übrigen Regierungen entgegennehmen und letztere davon benachrichtigen, sobald die Genehmigung allseitig erfolgt ist.

zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag gebracht worden sind, so wollen Wir, auf den Uns darüber gehaltenen Vortrag, die obgedachten Bestimmungen hierdurch genehmigen, auch Unsere Behörden und Unterthanen, soweit es diese angeht, anweisen, sich genau danach zu achten.

Zu mehrerer Bekräftigung dessen haben Wir diese Unsere Genehmigungs-Urkunde, von welcher nur Ein Exemplar, Behufs der Niederlegung in das Archiv der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission, ausgefertigt worden ist, eigenhändig unterschrieben und mit Unserem größeren Staatssiegel versehen lassen.

So geschehen zu Charlottenburg, den 7. April 1854.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Manteuffel.

Anlage A.

---

1. Jeder Dienstmann auf einem Elb-Schiffe oder -Floße (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann) muß mit einem Dienstbuche nach dem anliegenden Muster versehen sein und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

2. Die zur Ausstellung der Dienstbücher zuständigen Behörden, welche jeder Uferstaat für sein Gebiet zur öffentlichen Kenntniß bringen wird, haben in jedes von ihnen auszugebende Dienstbuch, vor Aushändigung desselben, das Signalement des Inhabers, nachdem dessen Identität nachgewiesen worden sein wird, vollständig einzutragen.

3. Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen.

Die Befolgung dieser Vorschriften in Beziehung auf schon vor Erlassung derselben eingegangene Dienstverhältnisse ist binnen drei Monaten nachzuholen.

4. Der Dienstmann darf in seinem Dienstbuche keine Aenderungen oder Zusätze machen, oder durch Unberechtigte machen lassen.

5. Das Dienstbuch muß sowohl dem Dienstherrn als einer jeden Polizeibehörde auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

6. Den Polizeibehörden liegt es ob, Beschwerden des Dienstmannes über ein demselben ertheiltes oder verweigertes Zeugniß zu erledigen und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

7. Auf jedem Elbschiffe ist ein Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlassenen Dienstmannes ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

Jenes Verzeichniß ist jeder Schiffahrts- und Polizeibehörde an der Elbe auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

8. Uebertretungen der obigen Vorschriften werden nach Maaßgabe des Artikels 30. der die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffenden Uebereinkunft vom 13. April 1844. bestraft.

An-

Oktav=Format.

(Seite 1.)

Dienstbuch

für den

(Schiffsgesellen, Schiffsjungen ꝛc.)

Ausgefertigt zu .... den .... 18..

(Unterschrift der ausfertigenden Behörde.)

(Seite 3.)

Bezeichnung des Inhabers.

Name:
Geburtsort:
Alter:
Größe:
Haare:
Augen:
Besondere Zeichen:
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:
(Vor= und Zuname.)
Unterzeichnet in Gegenwart und attestirt von dem Beamten:

(Seite 4.)

Abdruck der Verordnung d. d........

wegen Einführung von Dienstbüchern für die Dienstleute auf den Elbe=Fahrzeugen.

(Seite 6. u. 7.)

Zeugniß №.....

Name des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) und des von ihm geführten Schiffs.
Angabe, unter welchem Datum und von welcher Behörde ihm das Patent ertheilt ist.

Tag des Dienstantritts.

Inhaber dient
als ....
auf die Zeit von ....
gegen einen Lohn von ....

Tag der Dienstbeendigung.

Angabe des Entlassungs=Grundes.

Eigenhändig mit vollem Namen zu unterschreibendes Zeugniß des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) über Betragen und Tüchtigkeit des Dienstmannes.

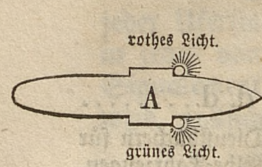
Bemerkungen der Polizeibehörde.

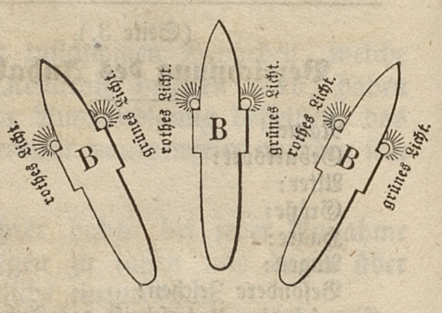
Zeugniß №.....

Anlage B.

Erklärungen
in Betreff
der Anwendung der farbigen Lichter auf Dampfschiffen während der Nacht, zur Verhütung des Ansegelns.

1. Stellung.

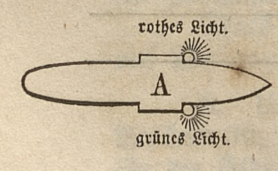


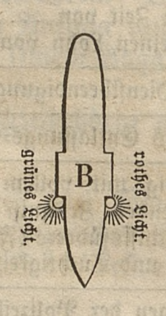


In dieser wird das Dampfschiff A nur das rothe Licht des Dampfschiffes B in dessen drei hier angedeuteten Stellungen sehen können. — A wird daher sicher sein, daß B ihm die Backbordseite zuwendet und daß es in einer oder der anderen Richtung vom Steuerbord nach Backbord (von rechts nach links) hin an ihm vorübersegelt. A wird demnach — wenn die Schiffe sich so nahe sind, daß ein Ansegeln zu befürchten steht — mit Sicherheit sein Ruder Backbord legen und klar werden. Auf der andern Seite wird das Dampfschiff B in jeder seiner drei Stellungen das grüne, rothe und Mastlicht von A in Form eines Dreiecks sehn und daraus entnehmen, daß sich ihm ein Dampfschiff nähert, wonach es dann seine Anordnungen treffen kann.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß das Mastlicht in jeder Stellung nach Vorne zu sehen ist.

2. Stellung.

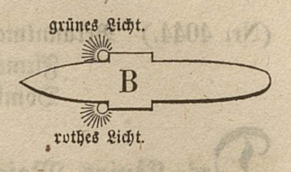


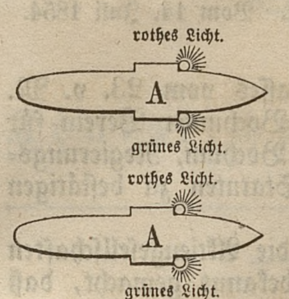


Hier wird A nur das grüne Licht von B sehen und daraus entnehmen, daß B in der Richtung von Backbord nach Steuerbord an ihm vorübergeht. Auf der andern Seite werden die drei Lichter von A, die sämmtlich für B sichtbar sind, diesem zeigen, daß es nach ihm hinsteuert.

3. Stel-

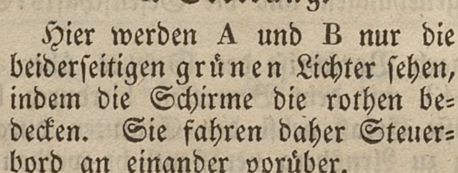
3. Stellung.



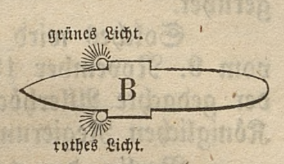


A und B werden nur die beiderseitigen rothen Lichter sehen, da die Schirme die grünen bedecken. Beide Schiffe werden daher Backbord an einander vorübergehen.

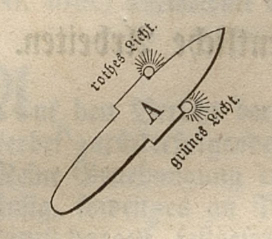
4. Stellung.

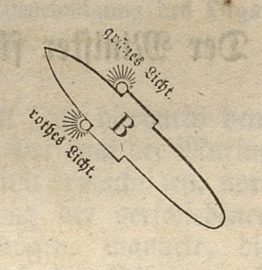


Hier werden A und B nur die beiderseitigen grünen Lichter sehen, indem die Schirme die rothen bedecken. Sie fahren daher Steuerbord an einander vorüber.



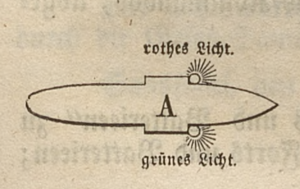
5. Stellung.

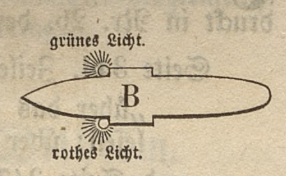




Diese Stellung erheischt ganz besondere Vorsicht. Daß das rothe Licht für A und das grüne für B sichtbar ist, wird beiden andeuten, daß sie sich in schiefer Richtung einander nähern. A muß daher sein Ruder nach der allgemeinen Regel der folgenden Stellung Backbord legen.

6. Stellung.





Hier werden die beiden farbigen Lichter, die beiden Fahrzeugen sichtbar sind, anzeigen, daß sie gerade auf einander lossegeln. In dieser Stellung wird die bereits allgemein angenommene Regel befolgt, daß beide das Ruder Backbord legen.

Es ist nothwendig, die farbigen Lichter innenbords mit einem Schirm von Holz oder Segeltuch zu versehen, um dem vorzubeugen, daß sie beide zugleich noch von einer andern Richtung, als der von Vorn her gesehen werden. Dies ist von Wichtigkeit, weil sonst jede Berechnung aufhört, was die angeführten Stellungen zur Genüge darthun. Sind die farbigen Lichter hingegen mit Schirmen versehen, so ist kein Irrthum in Bezug auf die Richtung des Laufes der Schiffe möglich.

(Nr. 4044.) Bekanntmachung, betreffend die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation" mit dem Domizil zu Bochum, Regierungsbezirk Arnsberg. Vom 14. Juli 1854.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 23. v. M. die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation" mit dem Domizil zu Bochum, Regierungsbezirk Arnsberg, zu genehmigen und die Gesellschafts-Statuten zu bestätigen geruhet.

Solches wird nach Vorschrift des Gesetzes über die Aktiengesellschaften vom 9. November 1843. mit dem Bemerken hierdurch bekannt gemacht, daß der gedachte Allerhöchste Erlaß nebst den Statuten durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnsberg veröffentlicht werden wird.

Berlin, den 14. Juli 1854.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

In Vertretung:

v. Pommer Esche.

Berichtigung.

In dem Organisations-Reglement für die Marinestations-Kommandos, abgedruckt in Nr. 26. der Gesetz-Sammlung für 1854., ist

Seite 344. Zeile 6. v. u. statt:

„über das gesammte Marinepersonal der Forts und Batterieen" zu lesen: über das gesammte Marinepersonal, die Forts und Batterieen;

und Seite 347. Zeile 3. v. o. statt:

„welcher stets ein Seeoffizier sein muß" zu lesen: welcher stets ein Offizier sein muß.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)